

essai

QUELQUES BORDS A BORD

LAGOON 400

# Le cata bien tempéré

Ce Lagoon fourmille de bonnes idées. Doté d'une surface de toile généreuse, il sait même faire preuve d'une certaine vivacité sous voiles.

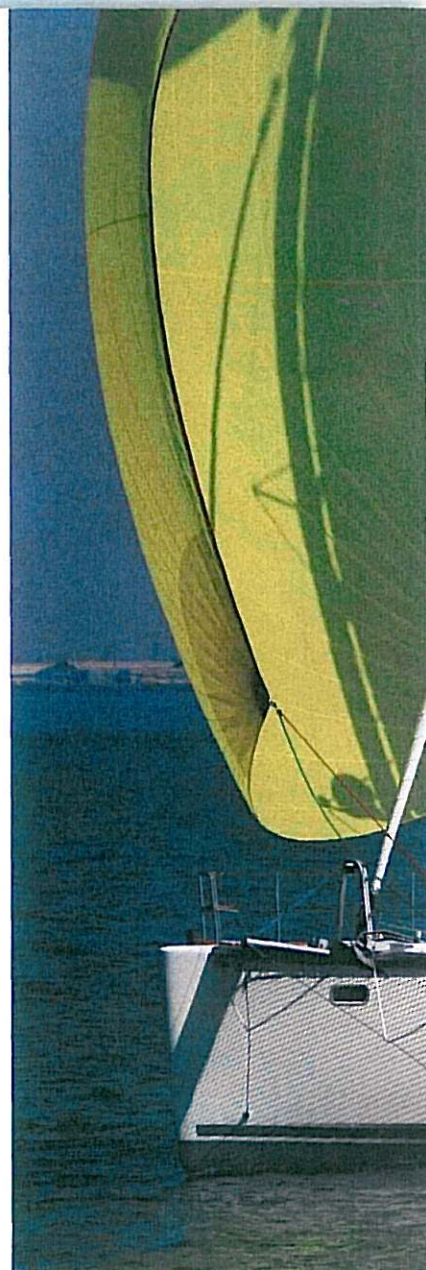
Texte et photos : Sébastien Mainguet.

**VOILA UN BATEAU** qui ne cache pas sa vocation. Avec sa nacelle proéminente et anguleuse évoquant une véritable timonerie, son franc-bord très élevé et ses immenses hublots de coque, il affiche clairement la couleur. Il s'agit bien d'offrir un maximum de confort. L'esthétique est plutôt celle d'un bateau à moteur, mais dans cette perspective le look du 400 est réussi. Aujourd'hui, presque tous les constructeurs de catas de croisière ont de toute façon pris ce parti, et en l'occurrence CNB (Construction navale Bordeaux) a eu le mérite d'y aller franchement ! A priori, les conditions qui s'annoncent pour notre essai ne sont pas du tout favorables pour un catamaran de croisière, au moins sous

le rapport des performances sous voiles : le vent ne dépasse pas 8 nœuds sur le plan d'eau rochelais. Depuis le flybridge de la vedette, où votre serviteur se trouve dans un premier temps perché, la chevauchée du Lagoon n'a certes rien de fantastique, ni sous gennaker ni sous spi. Cependant le cata semble avancer. C'est même sûr, il avance ; le pilote de la vedette me le confirme, on est entre 4,5 et 5 nœuds. Bien sûr, le trimaran ORMA *Sopra* (60 pieds), qui passe allégrement sous le vent de notre cata, va au moins deux fois plus vite ; mais le nouveau 400 fait tout de même preuve de bonne volonté. Aux alentours de midi, le vent tombe complètement ; une pause déjeuner s'impose, les deux moteurs Yanmar 29 ch propulsent alors le Lagoon jusqu'à l'île d'Aix. Ce sera l'occasion d'apprécier l'immense cockpit et son carré extérieur, et aussi de faire le tour des emménagements. La décoration est sobre et claire, avec des boiseries en Alpi chène clair (bois reconstitué) dont le veinage horizontal apporte une touche d'originalité. La disposition de la nacelle est des plus judicieuses puisque la cuisine se trouve sur l'arrière, simplement séparée du cockpit par une grande fenêtre coulissante, tandis que la table à cartes est à l'avant, installée dans le sens de la marche, ce qui en fait un poste de veille idéal. Sur notre bateau d'essai, qui est équipé d'à peu près toutes les options disponibles au catalogue, le navigateur peut même commander la barre et le pilote grâce au joystick Raymarine, façon Airbus. Et les coques ? Commençons par celle de tribord. L'aménagement de notre Lagoon



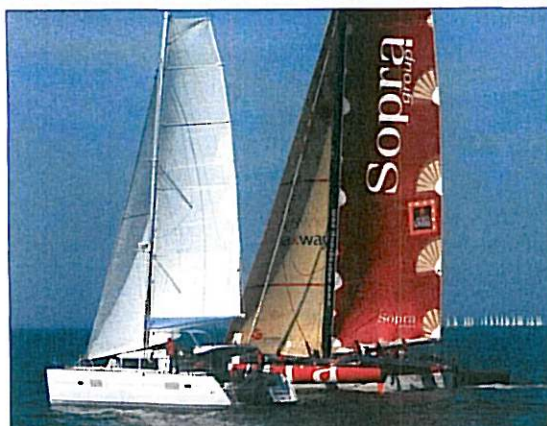
◀ Un plan de voilure élané (GV à corne en option). Le spi symétrique est indispensable, comme le gennaker.



correspond à la version « propriétaire », ce qui signifie que le pacha dispose d'une suite occupant toute la longueur de cette coque : à l'arrière la chambre, au milieu le bureau, à l'avant la salle de bains comme à la maison (voire mieux !), avec un immense compartiment douche séparé. Une grande porte coulissante permet d'isoler cette coque du reste du bateau en fermant la descente intérieure. Le bureau est vraiment très vaste, on aurait peut-être pu imaginer de le faire plus court afin d'aménager un petit canapé – on devient vite exigeant... Dans la coque bâbord, deux belles cabines doubles pour les invités. Chacune dispose de sa salle de bains privative dont les dimensions sont toutefois plus modestes que dans les appartements du propriétaire. En version Charter (quatre cabines), les deux coques sont strictement identiques. Dans toutes les cabines, les grands



“ Ne vous fiez pas aux apparences : en dépit de son look évoquant un cata à moteur, le Lagoon 400 se déhale à la voile dans les petits airs. ”



▲ Là, bien sûr, y a pas photo... Le trimaran 60 pieds Sopra pèse 6 tonnes et porte 450 m² de toile, le Lagoon pèse quasiment le double et porte 95 m²...



▲ L'accessibilité à la mer a été soignée – c'est bien le moins pour un bateau dédié aux plaisirs du mouillage. La deuxième échelle de baigns est en option.



Au mouillage devant l'île d'Aix. Visuellement, l'importance du franc-bord limite la hauteur relative des superstructures.

hublots fixes (dans les bordés) apportent beaucoup de lumière et une vue imprenable sur la mer – le rêve, quoi. Seul regret : l'aération est un peu limitée dans les coques : seulement deux ouvertures dans les cabines des invités (quatre dans la suite propriétaire), et une seule (petit panneau de pont) dans leurs salles de bains (deux dans celle du propriétaire). On peut certes avoir deux hublots de plus donnant sur les jupes, mais seulement avec les différents packs d'options...

En début d'après-midi, nous levons l'ancre pour aller chercher le vent du côté du pont de Ré, mais c'est lui qui vient à nous en plein milieu du pertuis. Une petite brise qui souffle entre 8 et 12 nœuds et nous permet de tirer quelques bords. Au travers sous gennaker, allure favorite de ce genre de cata, on atteint vite les 7 nœuds et le Lagoon se révèle plutôt amusant à barrer. Il faut dire que la surface de toile est très généreuse, surtout avec cette grand-voile à corne (optionnelle) de 61 m², et aussi que le chantier monte une transmission à drosses de bon aloi. Sensible et précise, la barre reste un peu lourde, mais c'est difficile à éviter sur un cata de croisière. En tout cas, le barreur est bien installé dans une sorte de mezzanine très conviviale qui offre une vue dégagée aussi bien sur les voiles que sur l'ensemble du bateau – pas de problème pour les manœuvres de port. Au près sous génois comme au portant sous spi (symétrique), c'est plus laborieux. Au luvoyage, la vitesse ne dépasse pas 5 nœuds mais l'angle bord sur bord est inférieur à 120° au compas – tout à fait honorable pour un cata à allers fixes, surtout avec ce vent assez faible. En bref, un modèle très abouti qui témoigne du savoir-faire des architectes et du constructeur. ■



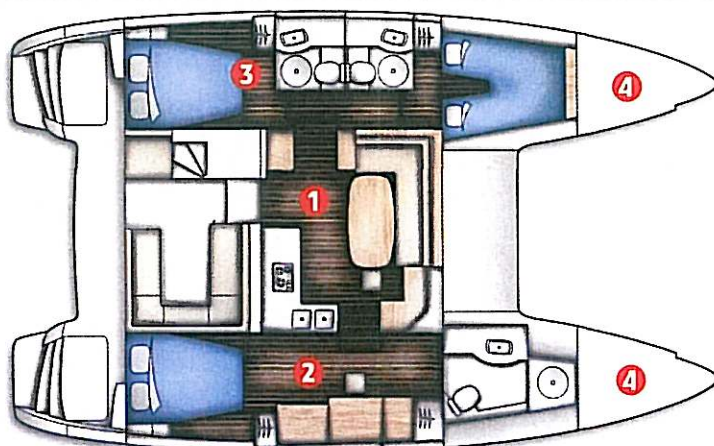
▲ Plus de 20 mètres de tirant d'air, mine de rien. Mais avec les winches électriques, on y est vite!



▲ Toutes les manœuvres reviennent au poste de barre. L'accastillage Harken est très bien disposé.



Dans la nacelle, c'est un sans-faute. La cuisine et la table à cartes sont des modèles du genre.



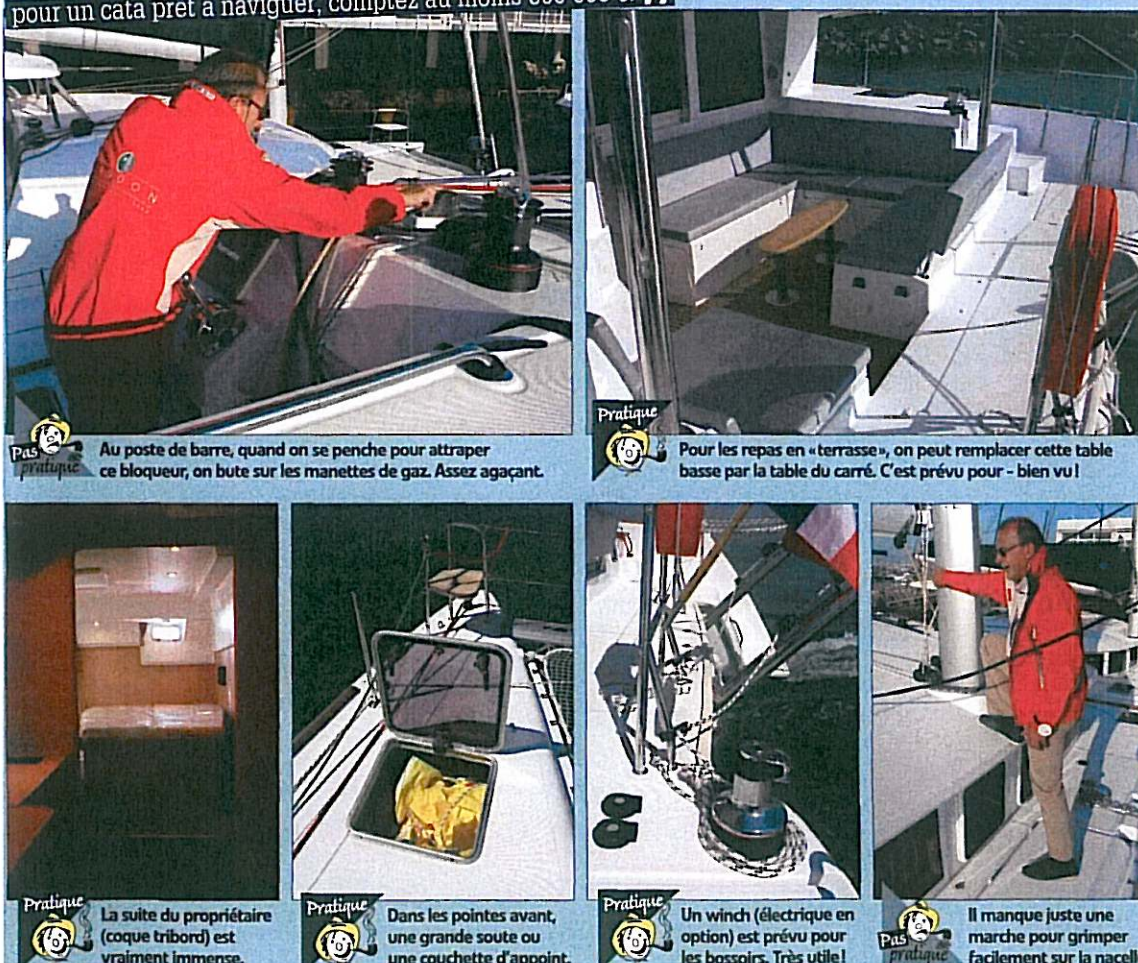
## Le Lagoon 400 en 4 points

1. La nacelle offre une hauteur sous barrots de 2,10 m à l'arrière et 1,91 à l'avant. Mais sa hauteur au-dessus de la flottaison ne dépasse pas 0,70 m. Par mer formée, le fond en aile de mouette doit limiter la violence des chocs des vagues. Dans la cuisine, un beau plan de travail de 62 x 52 cm.
2. Ici, la coque tribord est dédiée au propriétaire. La hauteur sous barrots est généreuse : 1,91 m dans la chambre et 2,04 m dans la salle de bains. Le lit double mesure 1,98 x 1,44 m.
3. Dans la coque bâbord, la couchette double de l'avant est plus grande que celle de l'arrière : 2,06 x 1,70 m contre 2 x 1,44 m. Hauteur sous barrots : 1,97 m dans les cabines et 2 m dans les toilettes.
4. Chacune des deux pointes abrite une immense soute accessible par un panneau de pont. Une couchette d'appoint peut y être aménagée.

## EN CHIFFRES...

Lagoon 400	
LONGUEUR DE COQUE	11,97 m
LONGUEUR FLOTTAISON	11,45 m
LARGEUR	7,25 m
TIRANT D'EAU	1,21 m
DEPLACEMENT	10 220 kg
SV AU PRES	95 m²
GENOIS	37 m²
GRAND-VOILE	58 m²
GENNAKER	70 m²
MATERIAU	verre-vinylester/balsa
CONSTRUCTION	infusion
MOTORISATION	2 x 29 ch Yanmar, sail-drive
BATTERIES	70 Ah + 2 x 140 Ah (service)
RESERVOIRS CARBURANT	2 x 200 l
RESERVOIR EAU	300 l
ARCHITECTES	Van Peteghem/Lauriol-Prévost
CONSTRUCTEUR	CNB
CATEGORIE CE	A pour 12 personnes
PRIX DE BASE	269 100 €
PRIX DU BATEAU ESSAYE	410 900 €
<b>Principales options : pack Comfort, 40 424 € (inclut centrale, pilote, radar, traceur et winches électriques) ; gennaker sur emmagasineur, 6 787 € ; groupe, 17 043 € ; dessalinisateur, 14 092 € ; clim., 17 521 €.</b>	

« Le prix de base correspond à un bateau assez dépouillé ; pour un cata prêt à naviguer, comptez au moins 300 000 €. »



**Pas pratique** Au poste de barre, quand on se penche pour attraper ce bloqueur, on bute sur les manettes de gaz. Assez agaçant.

**Pratique** Pour les repas en « terrasse », on peut remplacer cette table basse par la table du carré. C'est prévu pour - bien vu !

**Pratique** La suite du propriétaire (coque tribord) est vraiment immense.

**Pratique** Dans les pointes avant, une grande soute ou une couchette d'appoint.

**Pratique** Un winch (électrique en option) est prévu pour les bossiers. Très utile !

**Pas pratique** Il manque juste une marche pour grimper facilement sur la nacelle.